Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Nr. 51 **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 15 januari 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de binnenvaart en de bruine vloot. Deze vragen en opmerkingen zijn onder meer gebaseerd op de passages over deze onderwerpen in de schriftelijke antwoorden van de Minister op de vragen gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Milieu (Handelingen II, 2014/15, nr. 18, item 4) en over de brief van 11 september 2014 inzake het verslag van een schriftelijk overleg inzake het op afstand bedienen van sluizen (Kamerstuk 33 750-A, nr. 96).

De vragen en opmerkingen zijn op 12 december 2014 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 14 januari 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

kst-34000-A-51
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave **blz.**

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken die op de agenda staan over de bruine vloot, de regelgeving van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), het stimuleren van de binnenvaart en het op afstand bedienen van sluizen. Deze leden hebben enkele opmerkingen en een aantal vragen waarop ze de Minister verzoeken in te gaan.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de antwoorden op vragen gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Milieu inzake de bruine vloot, de regelgeving van de CCR en het stimuleren van de binnenvaart.
Ook hebben zij kennisgenomen van de antwoorden op vragen van de commissie inzake het op afstand bedienen van sluizen. Inzake beide onderwerpen hebben zij enige vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende stukken en hebben hierover nog vragen en opmerkingen.

Bruine vloot

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat de Minister in gesprek gaat met haar Deense collega over regelgeving omtrent de bruine vloot. In hoeverre is er een verschil tussen hoe Nederlandse schepen voor de Deense kust worden behandeld in vergelijking tot de Deense schepen, zo vragen deze leden. Kan de Minister in haar gesprek met haar Deense collega vragen om het opleggen van de eisen uit het SOLAS-verdrag (het internationale verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee) te heroverwegen en haar Deense collega oproepen zich te houden aan eerdere afspraken uit 1990 om de nationale certificaten van de bruine vloot te erkennen? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de SOLAS-eisen voor de bruine vloot gewoonweg niet uitvoerbaar zijn. De Minister moet haar Deense collega dat toch doen inzien. Het doel van de zeilschepen is immers zeilen en als ze zeilen worden ze niet mechanisch voortbewogen. Het mag niet zo zijn dat regels leidend zijn: de regels zijn er voor ons, niet andersom. Gaat de Deense overheid ook zo om met eigen zeilschepen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen van ongelijke behandeling van de Deense versus de Nederlandse schepen en leggen de Minister het volgende voor. «Domestic voyage» is een vaargebied tot 30 mijl uit de kust en een «restricted voyage» betreft de gehele Oostzee, alsmede de Noordzee ten oosten van 3 graden oosterlengte en ten zuiden van 61 graden noorderbreedte. Om een begrip hiervan te krijgen: 3 graden oosterlengte is midden op de Noordzee ongeveer 150 zeemijl uit de westkust van Noorwegen en 61 graden noorderbreedte is ter hoogte van Bergen. Traditionele schepen die aan de volledige voorliggende regelgeving voldoen mogen «restricted voyages» maken. Schepen met meer dan twaalf passagiers mogen buitenlandse havens bezoeken, als met het betreffende buurland speciale afspraken gemaakt zijn. De Deense overheid vindt echter dat Nederlandse schepen die vanaf de Noordzee Denemarken bezoeken volledig aan de SOLAS-eisen moeten voldoen. De Nederlandse schepen die op de Oostzee buiten de 20-mijls- zone opereren moeten volgens de Deense overheid ook aan SOLAS voldoen. Dat in tegenstelling tot de Deense zeilschepen. Die mogen namelijk tot minimaal 30 mijl uit de kust opereren en in sommige gevallen de halve Noordzee over, maar hebben net als de Nederlandse schepen een pakket veiligheidseisen dat speciaal voor deze schepen is samengesteld waarmee ze niet aan SOLAS hoeven te voldoen. Klopt deze informatie en is hier sprake van ongelijke behandeling zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat Deense zeilschepen geen regels voor lekstabiliteit worden opgelegd. De Deense overheid vindt echter dat Nederlandse zeilschepen die niet aan de lekstabiliteitseisen voldoen binnen vijf mijl van de kust moeten blijven. Schepen die wel aan de lekstabiliteiteisen voldoen mogen tot twintig mijl uit de kust varen. Daarbuiten is volgens de Deense overheid SOLAS vereist. Zoals in de Deense regels te lezen is, mogen Deense schepen die beperkt zijn tot «domestic voyages» minimaal 30 mijl uit de kust zeilen. Schepen die aan alle voorschriften (voor «traditional ships») voldoen, mogen zelfs tot midden op de Noordzee opereren zonder aan de eisen voor lekstabiliteit te voldoen. Klopt deze informatie en is hier sprake van ongelijke behandeling, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen of het niet zo is dat de Deense overheid op vergelijkbare wijze een oplossing heeft gezocht voor de Deense traditionele zeilschepen als de Nederlandse overheid. De Nederlandse overheid beschouwt de zeilschepen als niet mechanisch voortbewogen. De Deense overheid geeft ze het predicaat «worthy for preservation».
De beide overheden hanteren hiervoor dezelfde onderbouwing: er bestaat geen internationale regelgeving (meer) voor zeilschepen. Wat vindt de Minister van deze stellingname?

De leden van de VVD-fractie wijzen er daarnaast op dat de Europese Commissie een infractieprocedure voert tegen Denemarken na een klacht van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ). De Commissie rest op dit moment alleen de mogelijkheid om Denemarken voor het Europese Hof van Justitie te dagen. De vraag is of zij dit wil doen: er zijn aanwijzingen dat de zaak niet kansrijk is, omdat er in internationaal zeevervoer geen sprake is van een interne Europese markt. Deze leden vragen de Minister om de Commissie te vragen om dit alsnog te doen, en aan te geven dat er wel degelijk een interne markt is. Het is volgens deze leden namelijk gewoon een toeristische sector waarin bedrijven geld verdienen met het vervoeren van mensen. Is de Minister het eens met de VVD-fractie dat de extra eisen van SOLAS voor Nederlandse schepen disproportioneel zijn en een gelijk speelveld tussen de lidstaten frustreren? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie zijn net als de Minister van mening dat bij het vaststellen van de eisen die voor zeilcharterschepen moeten gelden het veiligheidsbelang voorop dient te staan. Zoals de Minister stelt in de antwoorden op schriftelijke vragen van het lid Albert de Vries (PvdA) (Aanhangsel Handelingen II, 2014–15, nr. 569), dienen passagiers en bemanningsleden, overige verkeersdeelnemers en het mariene milieu verzekerd te zijn van adequate bescherming.

Deze leden van de PvdA-fractie vinden het, gezien het feit dat de bruine vloot nu eenmaal gemechaniseerd is, begrijpelijk dat verschillende landen (Nederland aan de ene kant en Duitsland, Denemarken en Ierland aan de andere kant) verschillende inschattingen maken over of zeilschepen met motor als gemechaniseerd of niet-gemechaniseerd moeten worden aangemerkt.

De leden van de PvdA-fractie vinden het goed dat de Minister nogmaals met de Deense overheid in overleg gaat over de beperking van het vaargebied van de Nederlandse bruine vloot en de vermeende uitzonderingspositie voor Deense zeilschepen. Een bilaterale oplossing heeft de voorkeur van deze leden boven een procedure bij het Europese Hof van Justitie.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister nogmaals inhoudelijk in te gaan op de visie van de Deense autoriteiten, die zich zorgen maken over de veiligheid (met name over de lekstabiliteit) van houten zeilschepen die bij lek slaan relatief snel kunnen zinken. Deze leden zijn benieuwd of de Minister van mening is dat het veiligheidsniveau van de Nederlandse bruine vloot adequaat is.

De leden van de PvdA-fractie willen over dit onderwerp ten slotte opmerken dat het niet zo mag zijn dat de Deense autoriteiten hun eigen Deense schepen minder zware normen opleggen dan Nederlandse schepen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag de reactie van de Minister op de brief inzake de Deense veiligheidsvoorschriften voor traditionele schepen die de Stichting voor gedupeerde Beroepszeilschippers haar op 2 november 2014 gestuurd heeft. Met name zijn deze leden benieuwd of de door de Stichting geschetste verschillen in voorschriften juist zijn en wat de reactie van de Minister daarop is.

De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag of inmiddels duidelijk is of er sprake is van discriminatie van Nederlandse schepen.

De leden van de CDA-fractie waarderen het dat de Minister, ondanks haar teleurstelling over de opstelling van de sector, bereid is om contact op te nemen met haar Deense collega, om te bezien of er onderhandelingsruimte is op het punt van verruiming van het vaargebied. Graag vernemen deze leden of en wanneer dat plaatsvindt en of de eerste resultaten al bekend zijn.

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat sprake is van internationaal zeevervoer en dat er daarom geen sprake kan zijn van een interne Europese markt. In het licht daarvan is het van belang of alle vervoer op schepen op de Waddenzee buiten de Europese regeling valt. Graag vernemen deze leden de visie van de Minister daarop.

Regelgeving CCR

De leden van de VVD-fractie constateren dat Nederland in 2015–2016 voorzitter is van de CCR. Deze leden hebben begrepen dat de Minister voornemens is om een speerpunt te maken van bemanningsreglementen. Dit juichen zij toe. Ze vragen of de Minister hierbij wil aansturen op versoepeling of aanscherping van deze reglementen. De leden van de VVD-fractie lijkt dat het eerste voor de hand ligt. Is de Minister ook bereid om een speerpunt te maken van de vele regels die de CCR uitvaardigt, conform de motie-Smaling/De Boer (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 20)? Is de Minister al bezig met de voorbereiding van een internationale conferentie voor de woordvoerders uit de parlementen van de aangesloten landen met als thema de CCR-regelgeving, conform genoemde motie, en is de Minister bereid om de indieners van de motie en wellicht andere collega's te betrekken bij de organisatie? Dit zou van de kant van de Kamer zeer op prijs worden gesteld, zo menen de leden van de VVD-fractie. Is de Minister tevens bereid om tijdens het voorzitterschap een uitzonderingspositie te claimen voor kleinere schepen, conform de motie-Graus (Kamerstuk 33 450, nr. 17), zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vinden dat de binnenvaartsector niet met teveel regels geconfronteerd moet worden en dat regelgeving eenduidig dient te zijn. Hoe staat het met de relingplicht en het onderzoek hier naar, zo vragen deze leden. En hoe staat het met de studies naar geluid en autokranen en hebben de andere landen hun onderzoeksplicht naar maatregelen van de CCR al opgepakt?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de procedure van de hardheidsclausule technische eisen aan binnenvaartschepen (Reglement onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) artikel 24.04, lid 4) niet erg eenduidig is. Kan de Minister de Kamer informeren over hoe deze procedure er uit ziet, zo vragen deze leden. Hoe staat het met de toezegging van de Minister om te pleiten voor vereenvoudiging van deze procedure?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat met de CCR-regels die geen betrekking hebben op veiligheid en duurzaamheid voor bestaande schepen flexibel moet worden omgegaan.

De leden van de PvdA-fractie zijn er tevreden mee dat afgelopen zomer op initiatief van Nederland in de CCR een akkoord is bereikt over de overgangsbepalingen met betrekking tot de technische voorschriften die in 2015 in werking zouden treden voor bestaande schepen. De leden van de PvdA-fractie zijn blij dat de meest knellende van deze regels drie jaar zijn uitgesteld.

De leden van de PvdA-fractie vinden het goed dat er nader onderzoek wordt gedaan naar hoe voor de toekomst de CCR-regels praktisch toepasbaar kunnen worden gemaakt.

De leden van de SP-fractie zien een grote noodzaak in het terugdringen van de enorme regelzucht vanuit de CCR. Deze leden zouden daarom graag een nadere toelichting willen over hoe de bovengenoemde motie-Smaling/de Boer over het schrappen van onzinnige ROSR-eisen wordt uitgevoerd. Deze leden vragen wat voor sanctiemogelijkheden de CCR heeft wanneer een lidstaat niet of onvoldoende de ROSR-eisen zou handhaven. Verder zijn deze leden benieuwd naar de gevolgen als Nederland uit de CCR zou stappen.

De leden van de SP-fractie zien grote problemen ontstaan in de diversiteit van de binnenvaartvloot. Kleinere binnenvaartschepen worden massaal gesloopt, aangezien deze niet kunnen voldoen aan de eisen vanuit de CCR, terwijl de nieuwbouw vooral grote schepen betreft die niet inzetbaar zijn op kleinere kanalen en rivieren. Deelt de Minister deze zorgen en ziet ze ook in dat langer een afwachtende houding aannemen niet meer kan? Heeft de Minister een overzicht van het aantal gesloopte schepen de afgelopen drie jaar en in welke tonnages deze vallen?

Zwartboek Algemeene Schippers Vereeniging

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat de Algemeene Schippers Vereeniging een zwartboek over de CCR-eisen heeft opgesteld. Is de Minister bereid om kennis te nemen van dit zwartboek en te onderzoeken waaruit de daarin gesignaleerde onduidelijkheden bestaan en deze aan te kaarten bij de CCR? Bestaat in deze onduidelijkheid bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Is de Minister bereid om te streven naar duidelijkheid over de regels en waar de binnenvaart aan moet voldoen, nu er uit het zwartboek blijkt dat er veel onduidelijkheid bestaat, ook in relatie tot de mogelijkheden voor schepen om zich te kunnen (blijven) verzekeren?

Ook de leden van de SP-fractie vragen wat de reactie van de Minister is op het onlangs verschenen zwartboek CCR-eisen van de Algemeene Schippers Vereeniging en welke maatregelen er worden genomen na het lezen van deze praktijkervaringen van schippers.

De leden van de CDA-fractie hebben eveneens kennisgenomen van het door de Algemeene Schippers Vereeniging opgestelde zwartboek over de uitvoering van de CCR-scheepskeuringseisen. Graag vernemen zij de visie van de Minister daarop.

Sluizen en bruggen

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat ook met betrekking tot de windkracht de regelgeving wel uitvoerbaar moet zijn. Deze leden vragen de Minister of zij bereid is om als richtlijn uit te vaardigen dat bruggen pas bij windkracht 8 stoppen met draaien, natuurlijk tenzij er lokaal sprake is van gevaarlijke omstandigheden. Zo nee, waarom niet? Ook vragen de leden van de VVD-fractie de Minister om de maatregel dat bij bruggen over het Prinses Margrietkanaal en het Van Starkenborghkanaal niet sneller mag worden gevaren dan 6 kilometer per uur terug te draaien, omdat dit juist leidt tot slechtere manoeuvreerbaarheid van binnenvaartschepen. Is de Minister hiertoe bereid? Zo nee, waarom niet? Is de Minister ook bereid om hier nader te kijken naar schepen die goed, beter en of slechter manoeuvreerbaar zijn en alleen beperkingen op te leggen aan die schepen die door hun aard of omstandigheden slechter bestuurbaar zijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister de motie-De Boer/Jacobi (Kamerstuk 34 000 A, nr. 24) gaat inpassen in haar overleg met de provincies, waarbij bijvoorbeeld Flevoland heeft aangegeven bereid te zijn de sluisbediening over te nemen van Rijkswaterstaat. Graag een toelichting. Is de Minister bereid om te zoeken naar een betere afstemming van de bedieningstijden van sluizen en bruggen zodat de binnenvaart geen onnodige vertraging oploopt, bijvoorbeeld op het traject Lemmer-Delfzijl, een en ander ook indachtig genoemde motie-De Boer/Jacobi?

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken als het gaat om de herziening van de sluisbediening. De leden van de voornoemde fractie verzoeken de Minister een nader overzicht te verstrekken van de overeengekomen dienstverlening in de verschillende regio's.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de steeds verdere verschraling van sluisbediening en langere dichtligtijden. Graag ontvangen deze leden een overzicht van de dichtligtijden van alle sluizen vergeleken met de dichtligtijden van vijf jaar geleden. Ook zijn deze leden benieuwd welke besparing het op afstand bedienen van de sluizen tot nu toe heeft opgeleverd en hoe de veiligheid daarbij wordt gegarandeerd.

De leden van de CDA-fractie constateren dat ten aanzien van de op afstand bedienbare sluizen de meeste problemen opgelost lijken. Zij waarderen dat. Wel zijn zij benieuwd of de Minister bij nieuwe storingen kans ziet het contact met de sector beter vorm te geven. Communicatie tussen partijen zou in de toekomst beter kunnen.

De leden van de CDA-fractie hebben klachten ontvangen rondom de snelheid waarbij sluizen gepasseerd kunnen worden door binnenvaartschepen. Graag vernemen zij of de wachttijden voor sluizen is toegenomen en wat daar de oorzaak van is.

De leden van de SGP-fractie informeren of de Minister kan garanderen dat er door de voorgestelde versoberingen per 1 januari 2015 op bedieningsregimes nergens in het rijksvaarwegennet situaties zullen ontstaan die leiden tot een onbetrouwbare binnenvaart en het daardoor terugvloeien van lading van water naar de weg.

Overijssel

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij bereid is om samen met de provincie Overijssel te kijken naar het terugdraaien van de aangepaste bedieningstijden in Twente en de Kop van Overijssel om de sluisbediening, indachtig de genoemde motie-De Boer/Jacobi, weer op het oude peil te krijgen.

Ook de leden van de CDA-fractie vragen hoe het staat met de sluizen in de kanalen in Twente. Deze leden vragen waarom daar geen overeenstemming is over de bediening van sluizen en wanneer die overeenstemming er wel zal zijn.

De leden van de SGP-fractie vragen of er al overeenstemming is tussen Rijk en de provincie Overijssel over een gezamenlijke pool van bedienend personeel van kunstwerken.

Afval

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de huisvuilproblematiek in de binnenvaart. Hoeveel abonnementen voor de afgifte van «overig scheepsbedrijfsafval» zijn er sinds juni 2014 bijgekomen? Is de Vereniging Nederlandse Gemeenten inmiddels bezig met de huisvuilproblematiek? Hoe ervaart Rijkswaterstaat de afvalinzamelingsregeling na een jaar?

De leden van de VVD-fractie merken op dat bij het tanken van olie een opslag wordt berekend van € 7,50 per kubieke meter, die is bestemd voor het verwerken van afval ingevolge het CDNI (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart). Deze

leden vragen waar die € 7,50 precies aan wordt besteed. Het CDNI dateert van 1986 en huldigt het principe «de vervuiler betaalt». Hierdoor moet de binnenvaart een bepaald bedrag betalen bij het tanken van gasolie, voor het verwerken van bijvoorbeeld oude afgewerkte oliefilters et cetera. Echter, steeds meer restafval wordt gerecycled waardoor het afval van vroeger nu geld oplevert. Is de Minister bereid om de hoogte van de heffing opnieuw te bekijken in het licht van het verdienmodel van wat vroeger afval was en nu geld opbrengt? Klopt het dat de binnenvaart-branche steeds minder afval produceert? De leden van de VVD-fractie stellen voor om het CDNI te evalueren en aan te passen aan de huidige tijd waarin er geld wordt verdiend met restafval. Is de Minister bereid om zich sterk te maken voor een evaluatie? Zo nee, waarom niet? Hoeveel geld zit er nu in «de pot», zo vragen de leden van deze fractie.

De leden van de VVD-fractie brengen in herinnering dat het op de Volkeraksluizen het altijd mogelijk was om afval (afgewerkte olie en dergelijke) kwijt te kunnen. Deze leden vragen of bekeken kan worden of daar weer een servicekade kan komen. Zo nee, waarom niet? Waarom is geen overleg gevoerd met de brancheorganisatie inzake sluiting van de servicekade Volkerak, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Is de Minister er mee bekend dat de binnenvaartsector deze mogelijkheid handiger vond? Waarom is overgegaan tot inzameling op afroep per boot? Waarom is de vergunning hiervoor aan één bedrijf gegund? Kunnen meerdere bedrijven worden ingeschakeld om dit afval in te zamelen? Zo nee, waarom niet?

Voor de leden van de SP-fractie is het huisvuilabonnement nog steeds een doorn in het oog. Het heeft alleen maar gezorgd voor woede vanuit de sector en het draagt niet bij aan het duurzaam omgaan met afval. Deze leden zijn benieuwd of er inmiddels al een run is ontstaan op het afsluiten van deze abonnementen. Ook zien de leden dat veel afvalinzamelpunten zijn verdwenen en dat op plekken waar afval tot voor kort nog gescheiden kon worden aangeboden, dit nu niet meer kan. Deze leden vragen zich af wat dat voor beleid is. Wie gaat er straks opdraaien voor het schoon-maken van de kanalen, omdat huisvuil in het water belandt? De leden van de SP-fractie wijzen op de mogelijke problemen komende zomer, wanneer de pleziervaart er achter komt dat men het vuil nergens meer kwijt kan. Of denkt de Minister dat mensen op een warme zomerdag een hele dag met stinkende vuilniszakken aan boord gaan rondvaren?

Bureau Voorlichting Binnenvaart

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de subsidie voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart is stopgezet, en wat hierover de afspraken waren.

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre de Minister van mening is dat het Bureau Voorlichting Binnenvaart een belangrijke rol speelt in het stimuleren van de binnenvaart en daarmee ook bijdraagt aan de «modal shift» van wegtransport naar vervoer over water. Deze leden vragen zich af welke positieve effecten het zou hebben voor de sector als het Bureau Voorlichting Binnenvaart meer slagkracht zou hebben en vragen de Minister of zij heeft overwogen om dit Bureau extra te ondersteunen middels subsidie, zoals tot een paar jaar geleden nog het geval was.

Overig

Wat is de stand van zaken inzake het Europese sloopfonds, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Klopt het dat dit alleen kan worden ingezet voor scholing en duurzaamheid? Kent de Minister de bezwaren van schippers

op kleine schepen hiertegen? Kan er een uitzonderingsbepaling voor schepen onder de 50 meter worden opgenomen in die zin, dat die in aanmerking komen voor een bijdrage als ze uit de vaart worden genomen? Kent de Minister de bezwaren van ondernemers die decennia lang aan allerlei slooppregelingen hebben moeten bijdragen en aan wie de overheid (onder andere de Europese overheid) heeft voorgehouden dat, als dit nodig blijkt, de middelen uit het sloopfonds ingezet konden worden bij beëindiging van hun bedrijf? De leden van de VVD-fractie willen graag weten hoe de Minister deze bezwaren beoordeelt en de keuzes die hier nu gemaakt zijn. Zou de mogelijkheid onderzocht kunnen worden om de eigenaar van een schip te laten kiezen in deze? Zo nee, waarom niet?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of er al plannen zijn binnen de binnenvaartsector voor een kredietunie of eventueel crowd funding. Zou dit eventueel iets kunnen zijn voor de binnenvaartsector? En welke mogelijkheden zijn er daarvoor?

De leden van de VVD-fractie vragen verder hoe het staat het met de losverklaring die ontvangers van lading aan binnenvaartondernemers afgeven. Klopt het dat ontvangers verouderde modellen verstrekken en de binnenvaartondernemers daardoor boetes krijgen, terwijl de bedrijven aan de wal de oude losverklaringen verstrekken? Wat is overigens het doel van de losverklaring en is deze niet onnodig administratief verzwarend, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat regelgeving niet alleen eenduidig, maar ook uitvoerbaar moet zijn. Deze leden krijgen zijn signalen dat de regelgeving met betrekking tot het Automatische Identificatiesysteem (AIS) niet altijd goed uitvoerbaar is. Is de Minister bereid soepel om te gaan met de verplichting om een goed functionerend AIS aan boord te hebben, en de termijn van 48 uur te verlengen naar een week omdat schippers niet altijd in de gelegenheid zijn hun AIS snel te repareren? Immers, zij moeten een reparateur benaderen om hun AIS te repareren en daarmee een afspraak maken. Omdat een schip vaart is dit in de praktijk geen sinecure. Waarom zijn veerdiensten en passagiers-diensten hier van uitgezonderd? En moeten schepen met een kapot AIS onmiddellijk stoppen met varen, zo vragen de leden van VVD-fractie. Vaak varen schepen vaste trajecten, wat deze regel volgens deze leden overbodig maakt. Kan overwogen worden te volstaan met een vaarverbod voor schepen met een kapot AIS bij mist of ander zwaar weer? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt het dat er ligplaatsen zijn aangelegd bij Zutphen waar schippers niet van boord kunnen komen omdat de meerpalen te ver van de wal staan? Zo ja, hoe heeft dit kunnen gebeuren en wordt hier in de toekomst meer rekening mee gehouden bij de aanleg van nieuwe ligplaatsen?

Ook is de leden van de VVD-fractie ter oren gekomen dat de dekking door zendmasten nog steeds niet is geregeld. Klopt dit en zo ja, wanneer gaat de Minister actie ondernemen?

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat de binnenvaartsector graag zou kijken naar vernieuwde opleidingseisen. Zo zou de matrozenopleiding verkort kunnen worden en mensen uit de scheepvaart zouden gemakkelijker aan de slag moeten kunnen in de binnenvaart. Is de Minister bereid deze zaken te onderzoeken en daarbij ook te kijken hoe in overleg met de sector kan worden gekomen tot snuffelstages?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister het voorstel van de Europese Commissie kent voor een richtlijn betreffende de tenuitvoerlegging van de Europese Overeenkomst betreffende de regeling van bepaalde aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart die is gesloten door de Europese Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) (COM (2014) 452). Deze leden hebben dit onderwerp reeds bij de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangekaart (Kamerstuk 21 501-31, nr. 356), maar blijven aarzelingen houden over dit voorstel. Is de Minister het met de leden van de VVD-fractie eens dat deze richtlijn niet van toepassing moet worden op ondernemers en zzp-ers (zelfstandigen zonder personeel) in de binnenvaart, omdat hij gewoonweg onuitvoerbaar is en alleen met hele hoge kosten te handhaven?

De leden van de VVD-fractie constateren dat binnen het Trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) sprake is van een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk met zeehavens en binnenhavens in het hele land. Volgens de TEN-T-verordening[1] kunnen havens buiten het kernnetwerk worden toegevoegd, wanneer het meest recente tweejaarlijkse gemiddelde van hun volume boven de minimum vereiste waarde ligt. Een haven kan ook geschrapt worden, waarbij gekeken wordt naar de gemiddelde overslag in de afgelopen zes jaar. Voor het toevoegen van een haven moet, in samenspraak met het ministerie, bij de Europese Commissie aannemelijk gemaakt worden dat de betreffende haven aan de gestelde criteria voldoet. Welke havens kunnen worden toegevoegd aan TEN-T en als zodanig aanspraak maken op subsidie, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Komen bijvoorbeeld Groningen Seaports en de havens in Den Helder en Vlissingen hiervoor in aanmerking?

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat de behoefte aan walstroom in de binnenvaart en de zeevaart door lidstaten moet worden onderzocht in nationale beleidsplannen. Elektriciteitsvoorziening vanaf de wal moet in binnen- en zeehavens aangelegd zijn voor 31 december 2025, tenzij er geen vraag is naar walstroom en de kosten disproportioneel zijn ten opzichte van de baten, inclusief de milieubaten. Bij de realisatie van walstroom heeft het TEN-T kernnetwerk voorrang boven de overige havens. Onderzocht dient te worden of Nederland zo mogelijk voorzieningen dient te treffen voor investeringen in walstroom. Momenteel wordt in veel binnenhavens walstroom aangelegd. Voor zeehavens is echter nog weinig vraag, terwijl de aanlegkosten hoog zijn. Hoe begrippen als vraagtekort en disproportionele kosten geïnterpreteerd worden, ligt momenteel nog open. De leden van de VVD-fractie vragen hoe het gebruik van walstroom voor de binnenvaart zich gaat ontwikkelen. Kan de Minister daar inzicht in verschaffen? Klopt het dat in sommige havens op walstroom een milieutoeslag wordt geheven (bijvoorbeeld bij cruiseschepen) terwijl dit schoner is dan de generator? Is er een ander aspect waardoor walstroom duurder wordt gemaakt? Graag een toelichting.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie waarom een stempel in het dienstenboekje in Nederland duurder is dan in omringende landen. Wat zijn hiervan precies de kosten, en wat kost het in België en Duitsland?

De leden van de SGP-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe na ontstening van oevers van rivieren en de plaatselijke aanleg van nevengeulen de bevaarbaarheid, de veiligheid en de diepte van de vaargeulen voor scheepvaart op het bestaande niveau gegarandeerd worden.

---

[1] Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.

De leden van de SGP-fractie vragen ook of en in hoeverre de belangen van een veilige en vlotte scheepvaart geborgd zijn in het Deltaprogramma.

De leden van de SGP-fractie constateren dat in het weekblad Schuttevaer van 15 november 2014 wordt vermeld dat de overheid de uitstoot van binnenschepen via internet zou mogen controleren. Klopt deze berichtgeving? Is de Minister voornemens deze weg op te gaan?

II Reactie van de Minister

Per brief d.d. 12 december 2014 met bovengenoemd kenmerk heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij de inbreng voor een schriftelijk overleg over binnenvaart en de bruine vloot aangeboden. Mijn reactie op de vragen van leden van de vaste commissie treft u hieronder aan. In mijn reactie volg ik de rubricering en zoveel mogelijk ook de volgorde van de vragen zoals aangeboden.

Bruine vloot

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre er verschil is in behandeling tussen Nederlandse en Deense schepen die voor de Deense kust varen. Zij vragen of de Deense overheid op gelijke wijze met Deense schepen omgaat, en zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vragen voorts of de informatie klopt over de vaargebieden die Denemarken hanteert voor traditionele schepen (30 nautische mijlen uit de kust, de Oostzee en een deel van de Noordzee) en of hier sprake is van ongelijke behandeling? Verder vragen zij of voor Deense zeilschepen die geen regels voor lekstabiliteit worden opgelegd en binnen het in de vorige vraag vermelde vaargebied opereren, sprake is van ongelijke behandeling ten opzichte van Nederlandse schepen die niet aan de eisen voor lekstabiliteit voldoen en tot 5 nautische mijlen uit de kust mogen opereren?
De leden van de CDA-fractie vragen of inmiddels duidelijk is of hier sprake is van discriminatie van Nederlandse schepen? Verder vragen zij wat mijn reactie is op de brief van de Stichting voor gedupeerde Beroepszeilschippers van 2 november 2014 over de Deense voorschriften voor traditionele schepen en of de door de Stichting geschetste verschillen juist zijn? Tenslotte vragen zij wanneer ik contact opneem met mijn Deense collega en of al resultaten hieruit bekend zijn.

Natuurlijk kan het niet zo zijn dat Deense zeilschepen bevoordeeld zouden worden ten opzichte van Nederlandse zeilschepen. Tot op heden hebben de Deense autoriteiten mij verzekerd dat dit niet het geval is. Toch kijk ik hier nogmaals naar. Ik heb inmiddels mijn Deense collega opnieuw op dit punt gewezen en het belang van gelijke behandeling nogmaals onderstreept. Ik verwacht binnenkort zijn reactie te vernemen en zal in de beoordeling hiervan ook de signalen betrekken over de vaargebieden voor Deense zeilschepen en de eisen die binnen genoemde vaargebieden voor deze schepen van toepassing zijn.
Ik wil nog toevoegen dat een akkoord met Denemarken nu binnen handbereik is. Ik heb er bij mijn Deense collega sterk op aangedrongen om ook het varen buiten 20 nautische mijlen vanuit de kust mogelijk te maken. Ook hierop verwacht ik binnenkort een antwoord te ontvangen. Ik heb inmiddels van de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) begrepen dat een groot aantal leden voorstander is van het sluiten van een akkoord met Denemarken. Ik heb het voornemen om de ingezette lijn van het sluiten van een akkoord met de Denen door te zetten. Met een dergelijk akkoord kan een aanzienlijke groep schepen 20 nautische mijlen vanuit de Deense kust varen en zal eindelijk de gewenste duidelijkheid

geboden worden over de voorwaarden voor de vaart op Denemarken. Bij het sluiten van dit akkoord zal ik uiteraard het aspect van een mogelijke discriminatie zorgvuldig in ogenschouw nemen. Voor wat betreft vermeende discriminatie inzake lekstabiliteit is mijn reactie dat mij niet bekend is dat Deense schepen niet aan de eisen voor lekstabiliteit zouden hoeven te voldoen.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik de Deense Minister wil verzoeken om het opleggen van SOLAS-eisen te heroverwegen en zich te houden aan de afspraken uit 1990 om de nationale certificaten van de bruine vloot te erkennen? Verder vragen zij of ik het ermee eens ben dat de extra eisen van SOLAS voor Nederlandse schepen disproportioneel zijn en een gelijk speelveld frustreren.

Naar mijn oordeel laat het SOLAS-verdrag, evenals de Europese richtlijn 2009/45/EC die ziet op passagiersschepen in nationale vaart, ruimte om onder bepaalde omstandigheden eisen aan te passen aan het specifieke karakter van schepen. Met deze aangepaste eisen moet dan wel een veiligheidsniveau worden bereikt dat gelijkwaardig is aan de toepassing van de SOLAS-eisen. Dit hoeft naar mijn mening een gelijk speelveld niet te frustreren. Overigens zijn ook de Nederlandse eisen voor zeilende passagiersschepen (onder meer vastgelegd in de zogeheten Blauwe en Witte Rules) deels afgeleid van de SOLAS-eisen. Het toepassingsbereik van het SOLAS-verdrag en in het bijzonder de uitzonderingsgrond van het «niet mechanisch voortbewogen zijn», is meermaals onderwerp van bespreking geweest met de Deense autoriteiten. Duidelijk is dat beide landen hierover uiteenlopende opvattingen hebben. Ik acht het daarom weinig zinvol om nu opnieuw aan mijn Deense collega te verzoeken om het opleggen van SOLAS-eisen ten aanzien van traditionele zeilschepen te heroverwegen.

De leden van de PvdA-fractie vragen mij om nogmaals in te gaan op de zorgen van de Deense autoriteiten dat houten zeilschepen relatief snel kunnen zinken. In het bijzonder vragen zij of ik van mening ben dat het veiligheidniveau van de Nederlandse schepen adequaat is.

Zorgen van de Deense autoriteiten in algemene zin dat houten zeilschepen relatief snel kunnen zinken, zijn mij niet bekend. Wel is mij bekend dat in het verleden een Deens houten zeilschip is gezonken waarbij opvarenden het leven hebben gelaten en dat naar aanleiding daarvan in Denemarken zorgen leven over de veiligheid van zeilende passagiersschepen. Wat de Nederlandse schepen betreft, ben ik van mening dat de Nederlandse regels voor deze schepen in principe een adequaat veiligheidsniveau bieden. Ik teken daarbij wel aan dat inzichten in veiligheid in de loop der jaren evolueren, mede naar aanleiding van praktijkervaringen waaronder scheepsongevallen. In verband hiermee worden regels ook continu onderhouden. Als gevolg van de lopende discussies met Denemarken is het onderhoud van de Nederlandse regels voor deze schepen uitgesteld. Om weer aan te sluiten bij huidige opvattingen over veiligheid van passagiersschepen is een moderniseringsslag nodig, zeker voor de schepen die onder de oudste regelgeving vallen. Inmiddels is een traject gestart met alle betrokken partijen, waaronder de BBZ en Register Holland, waarin dit onderhoud weer wordt opgepakt. Van groot belang voor het veiligheidsniveau is en blijft ook dat de schippers in de praktijk ervoor zorgen dat hun schepen daadwerkelijk voldoen aan de Nederlandse regelgeving.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Deense overheid een oplossing gezocht heeft voor traditionele zeilschepen («worthy for preservation») die vergelijkbaar is met de Nederlandse («niet mechanisch voortbewogen»).

In het bijzonder vragen zij naar mijn opvatting over het gegeven dat de beide overheden hiervoor dezelfde onderbouwing hanteren, namelijk dat geen internationale regelgeving (meer) voor zeilschepen bestaat.

De stellingname dat de nationale interpretaties van Denemarken *(«worthy for preservation»)* resp. Nederland («niet mechanisch voortbewogen») feitelijk vergelijkbare oplossingen voor de traditionele zeilschepen zijn, omdat er geen internationale regelgeving voor zeilschepen bestaat, biedt naar mijn oordeel geen oplossing voor de problematiek. Zowel het begrip *«worthy for preservation»* als de term «niet mechanisch voortbewogen» zijn voor meerdere uitleg vatbaar. Ik constateer dat dit tot problemen leidt in de internationale vaart of wanneer buiten het nationale vaarwateren wordt gevaren. Daarnaast betreft het predicaat *«worthy of preservation»* een formeel karakter, waarbij ook strikte eisen worden gesteld aan de originele staat van het schip, het materiaalgebruik bij onderhoud en beperkingen bestaan wat betreft de commerciële exploitatie. Gezien de aard van de Nederlandse zeilschepen (veel motorschepen zijn later omgebouwd tot zeilschip) en de wijze van exploitatie, is het de vraag hoeveel Nederlandse schepen aan deze strikte criteria zouden voldoen. Tot slot is *«worthy for preservation»* bij uitstek bedoeld als predicaat voor historische schepen (en daarmee voor een gelimiteerde groep schepen), terwijl «niet mechanisch voortbewogen» ook een (nog te bouwen) nieuw schip kan betreffen.

De leden van de VVD-fractie vragen mij de Europese Commissie te verzoeken een volgende stap in de infractieprocedure tegen Denemarken te zetten en deze zaak voor het Europese Hof te brengen en daarbij aan te geven dat er een interne markt is voor internationaal zeevervoer.

Op diverse niveaus is meerdere malen met de Europese Commissie overleg gevoerd over het vervolg van de infractieprocedure tegen Denemarken. Het besluit daarover is voorbehouden aan de Europese Commissie. Inmiddels heeft de BBZ mij geïnformeerd dat de Europese Commissie de infractieprocedure niet zal doorzetten en derhalve deze zaak niet voor het Europese Hof zal brengen. Volgens de BBZ heeft de Europese Commissie toegezegd hierover binnenkort een formele brief te sturen (de zogenaamde *«closure letter»*).

Over de bruine vloot vragen de leden van de CDA-fractie tenslotte naar mijn visie over het standpunt dat hier sprake is van internationaal zeevervoer en er daarom geen sprake kan zijn van een interne Europese markt. In dit kader is een bijzondere vraag van deze leden of alle vervoer op schepen op de Waddenzee buiten de Europese regeling valt.

Ervan uitgaande dat met «Europese regeling» bedoeld is de Europese richtlijn 2009/45/EG, is mijn antwoord dat deze richtlijn ziet op de veiligheid van zeegaande passagiersschepen in nationale vaart in zeegebieden. Het Nederlandse deel van de Waddenzee is aangemerkt als binnenwater en niet als zee. Bovengenoemde richtlijn is daarom niet van toepassing op het vervoer door schepen die uitsluitend op de Waddenzee en overige binnenwateren varen. Hier is de Europese richtlijn 2006/87/EG van toepassing, die de technische voorschriften voor binnenschepen bevat. Schepen die als zeeschip gecertificeerd zijn, mogen als zodanig ook op de binnenwateren varen. Hierop is één uitzondering, namelijk de vaart op de Rijn.

Regelgeving CCR

De leden van de VVD-fractie vragen of ik voornemens ben aan te sturen op versoepeling of aanscherping van de bemanningsreglementen voor de binnenvaart.

Eén van de speerpunten van het Nederlandse voorzitterschap voor 2014–2015 in de CCR is de regelgeving voor de bemanning. Deze valt uiteen in regelgeving voor de beroepskwalificaties van de bemanning en regelgeving voor de samenstelling van de bemanning en de vaar- en rusttijden. Mijn inzet is om het samenstel van regels voor beide onderwerpen te moderniseren en te flexibiliseren, zodat deze zo *«lean and mean»* mogelijk wordt. Ik wil deze regelgeving meer richten op wat nu gevraagd wordt van de bemanning in de binnenvaart wat betreft professionaliteit en inzetbaarheid, met behoud van de (scheepvaart)veiligheid en met oog voor de gezondheid van de werknemers. Hiervoor zet ik mij in, zowel in de CCR als in EU-verband.

De leden van de VVD-fractie hebben de vraag gesteld of ik bereid ben een speerpunt te maken van de regels die de CCR uitvaardigt conform de motie Smaling/De Boer (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 20). Zij stellen in dit verband voorts de vraag of ik bezig ben met de voorbereiding van een internationale conferentie over de CCR-regelgeving voor parlementariërs van de CCR-landen. Verder vragen zij hoe het staat met het onderzoek naar de relingplicht en de studies naar geluid en autokranen en of andere landen hun onderzoekplicht naar CCR-maatregelen al opgepakt hebben. Over de motie Smaling/De Boer vragen de leden van van de SP-fractie hoe deze wordt uitgevoerd.

Reeds aan het begin van het Nederlands voorzitterschap van de CCR in 2014 heb ik aangekondigd de vermindering van regels als prioriteit te hebben. In dit licht is in de plenaire voorjaarsvergadering van 2014 ook een moratorium vastgesteld voor de meest knellende bepalingen. De komende jaren worden benut om voor het einde van dit moratorium definitieve oplossingen uit te werken voor deze knelpunten. Een overzicht van de stand van zaken kunt u vinden in bijgevoegd document van de CCR.[2] In dit overzicht is ook te lezen welke landen welke onderzoeken (gaan) uitvoeren. In aanvulling op dit document kan ik melden dat het onderzoek naar het fabriekslabel, beveiliging en bescheiden inzake autokranen aan boord van schepen is afgerond. De komende tijd zal in samenspraak met de binnenvaartsector een voorstel voor de CCR worden uitgewerkt.
Alle onderwerpen uit de motie Smaling/De Boer komen in genoemd document terug, met uitzondering van relingen. Dit heeft te maken met het feit dat de relingplicht geen onderdeel was van bovengenoemd moratorium. De beperkte relingplicht is ingevoerd als tijdelijk voorschrift in 2011 voor de duur van drie jaar. In 2014 is de werkingsduur met nog eens drie jaar verlengd. Aangezien een overgangstermijn voor bestaande schepen is opgenomen die afloopt in 2020, zullen tijdens de werkingsduur van dit voorschrift geen bestaande schepen hoeven worden aangepast. Ook in de toekomst zal mijn inzet zijn dat bestaande schepen voor wat betreft de relingplicht ongemoeid worden gelaten. Ik verwijs u op dit punt ook naar mijn antwoorden op de vragen het lid De Boer van 24 oktober 2014 (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 344).
Uit onderzoek blijkt dat relingen wel degelijk een bepaald veiligheidsverhogend effect hebben, maar dat hetzelfde effect bereikt wordt met het dragen van een reddingsvest. De kosten van het aanbrengen van een

[2] Document RV/G (14) 68 rev.1 = JWG (14) 63 rev.1. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

reling wegen bij bestaande schepen wat mij betreft dan ook niet op tegen de veiligheidswinst.
Conform de motie Smaling/De Boer heeft het Nederlands voorzitterschap van de CCR in de vergadering van 4 december jl. de motie onder de aandacht gebracht van de delegaties van de andere lidstaten, met het verzoek zich bij het streven van Nederland aan te sluiten. Ik ben bereid hetzelfde te doen in gesprekken met mijn ambtgenoten uit deze lidstaten. Het ligt echter niet voor de hand dat ik als bewindspersoon zaken aan de orde stel in de parlementen van andere lidstaten. Daarmee zou ik mijn ambtgenoten in die lidstaten voor de voeten lopen. Het gaat mij dan ook te ver een internationale conferentie te organiseren voor de woordvoerders uit de parlementen van andere lidstaten. Dat initiatief laat ik graag aan uw Kamer.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben om tijdens het Nederlands voorzitterschap van de CCR een uitzonderingspositie te claimen voor kleinere schepen, conform de motie-Graus.

Over de uitvoering van de motie-Graus (Kamerstuk 33 450, nr. 17) heb ik de Kamer geïnformeerd bij brief van 26 mei 2014 (Kamerstuk 31 409, nr. 61). Hierbij gaf ik aan dat indachtig de motie, bij het van kracht worden van de verschillende overgangsbepalingen nadrukkelijk zal worden gekeken naar de impact van deze bepalingen op de kleinste schepen. Mochten kleine schepen onevenredig getroffen worden of zouden de bepalingen technisch moeilijk uitvoerbaar zijn of met onevenredig hoge kosten gepaard gaan, dan zal de Nederlandse delegatie voorstellen indienen om deze bepalingen voor deze groep schepen aan te passen dan wel te schrappen.

De leden van de VVD-fractie vragen specifiek naar de toepassing van de hardheidsclausule technische eisen binnenvaartschepen: hoe ziet de procedure er uit en hoe staat het met mijn toezegging om te pleiten voor vereenvoudiging van deze procedure?

Deze procedure komt erop neer dat indien technische eisen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk voor een individueel schip moeilijk uitvoerbaar blijken of onevenredig hoge kosten met zich brengen, op grond van aanbevelingen van de CCR afwijkingen van deze eisen kunnen worden toegestaan. De aanvraag voor toepassing van de hardheidsclausule doorloopt dus in principe de procedure van een aanbeveling van de CCR. Dat betekent dat een Nederlandse schipper die voor de hardheidsclausule in aanmerking wil komen, hiervoor een aanvraag indient bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Bij deze aanvraag geeft hij aan om welke bepaling het gaat en motiveert hij waarom de toepassing in zijn geval niet mogelijk of onevenredig duur is. Daarnaast geeft hij aan wat hij heeft gedaan, binnen de grenzen van wat redelijkerwijs van hem verwacht mag worden, om toch tot verbetering te komen ten opzichte van de oude situatie. De ILenT toetst de aanvraag en geleidt deze door naar mijn ministerie, die de aanvraag vervolgens doorstuurt naar de betrokken werkgroep van de CCR. Deze werkgroep beslist vervolgens bij unanimiteit of de aanbeveling wordt verleend en onder welke voorwaarden.
Ik ben mij ervan bewust dat deze procedure omgeven is met de nodige onzekerheden. Daarom zal ik mij ervoor inspannen om bij de uitwerking van het moratorium, waar mogelijk, uniforme criteria te laten vastleggen voor de toepassing van de hardheidsclausule. Deze criteria zouden dan zelfstandig door de bevoegde autoriteiten in de lidstaten kunnen worden toegepast.

De leden van de SP-fractie vragen naar de sanctiemogelijkheden van de CCR wanneer een lidstaat de ROSR-eisen niet of onvoldoende handhaaft en naar de gevolgen als Nederland uit de CCR zou stappen.

De CCR heeft op zich geen zelfstandige sanctiemogelijkheden wanneer een lidstaat besluit de ROSR-eisen niet te handhaven. Wel zou die lidstaat hiermee evident in strijd handelen met verdragsverplichtingen uit de Herziene Rijnvaartakte. Via de rechter zou dat land daartoe alsnog gedwongen kunnen worden. Bovendien zou dat land bij de andere lidstaten bekend komen te staan als onbetrouwbare partner. Het gevolg van het niet handhaven van het ROSR zou ook zijn dat schepen van het betreffende land die niet aan de eisen voldoen, worden stilgelegd zodra zij de grens met andere CCR-landen passeren.
Uit de CCR stappen maakt voor de toepassing van de technische eisen geen enkel verschil. Dezelfde technische eisen worden namelijk door de Europese Unie opgelegd via richtlijn 2006/87/EG. Hooguit gelden daar voor schepen die niet op de Rijn varen, langere overgangstermijnen. Als Nederland eenzijdig uit de CCR zou stappen, zouden alle bindende afspraken met de Rijnoeverstaten over vrije doorvaart op de Rijn komen te vervallen. Gezien de wens van Duitsland tot invoering van de relingplicht, zou geen Nederlands schip meer op de Duitse Rijn kunnen varen zonder reling. Ook zullen er geen geharmoniseerde regels meer gelden inzake verkeersvoorschriften en bemanningszaken. Het maakt bovendien de weg vrij voor het heffen van accijns op scheepsbrandstoffen. Het is ook niet ondenkbaar dat op het Duitse gedeelte van de Rijn tol zal worden geheven. In ieder geval zou Nederland in die situatie niet meer aanwezig zijn om daartegen te pleiten of zijn veto uit te spreken.
Het is overigens de vraag of Nederland wel uit de CCR kan stappen. De Herziene Rijnvaartakte kent namelijk geen eigen regeling voor het opzeggen van het verdrag. Om de Akte op te zeggen zou daarom moeten worden teruggevallen op de procedure uit het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, dat sinds 1985 voor Nederland van kracht is. Deze procedure brengt met zich mee dat het opzeggen van de Herziene Rijnvaartakte alleen mogelijk is met instemming van de overige verdragspartijen. Dat deze partijen zullen instemmen met het eenzijdig opzeggen van de Akte door Nederland valt niet te verwachten.

De leden van de SP-fractie vragen of ik zorgen deel over de ontwikkeling van de diversiteit van de binnenvaartvloot en de inzetbaarheid van schepen op kleinere kanalen en rivieren en of ik de opvatting deel dat langer een afwachtende houding aannemen niet meer kan. Voorts vragen zij of ik een overzicht heb van het aantal gesloopte schepen de afgelopen drie jaar en in welke tonnages deze vallen.

Mijn antwoord begin ik met de laatste vraag. Kwantitatieve gegevens over sloop van schepen zijn voor de jaren voor 2013 ten dele beschikbaar. Onderstaande gegevens over sloop van binnenvaartschepen in Nederland zijn ontleend aan de rapportages Marktobservatie 2013 en 2014 van de CCR:

Aantal gesloopte schepen	2009–2012	2013
Droge ladingvaart	beperkt	65 waarvan 47 met een laadcapaciteit van <1.000 ton
Tankvaart	12 met een totaal laadvermogen van bijna 12.000 ton	15 waarvan 14 motortank-schepen met een tonnage van 500 tot 1.800 ton

Kleine schepen maken een groot deel uit van de binnenvaartvloot en zijn tegelijk relatief oud. Volgens gegevens van de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister bestond in 2013 de droge ladingvloot in West-Europa voor ong. 2/3 deel uit schepen die vòòr 1975 gebouwd zijn. Tegen deze achtergrond is het logisch dat kleine schepen een groot aandeel hebben in de sloop van schepen.
Ook is te constateren dat de vergrijzing van het schippersbestand zich in het segment kleinere schepen relatief sterk voordoet, waardoor beëindiging van de beroepsuitoefening en daarmee van de bedrijfsvoering vaker voorkomt.
Ik onderken dat de samenstelling van de binnenvaartvloot in het afgelopen decennium structurele verandering heeft ondergaan. Voor de Nederlandse vloot is vooral in de periode 2005–2008 het aandeel van schepen in de grootteklasse tot 1.000 ton afgenomen. In de periode 2009–2012 is sprake van een redelijk stabiel aandeel van schepen tot 1.000 ton.
De verandering van de samenstelling van de binnenvaartvloot in het afgelopen decennium is vooral een gevolg van de forse toename van het aantal nieuwe, grote schepen. Voor de Nederlandse drogeladingvaart hebben de aandelen naar laadvermogen zich als volg ontwikkeld in de periode 2008- 2012 (bron: CCR Marktobservatie 2014):

		Aandelen in %				
		2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Laad-vermogen	0–1.000 t	17,2	15,7	14,9	14,7	14,1
	1.000–2.000 t	26,6	25,1	23,9	23,4	23,1
	2.000–3.000 t	34,2	33,4	33,5	34,1	34,5
	> 3.000 t	22,0	25,8	27,7	27,7	28,3
	totaal	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Het proces van schaalvergroting heeft ook in de binnenvaart in sterke mate een autonoom karakter. Met name vestigingsplaatskeuzen van bedrijven spelen een belangrijke rol bij de bepaling van kansen voor de binnenvaart. Tegelijkertijd levert het infrastructuurbeleid impulsen op voor schaalvergroting. Investeringen in infrastructuur bijvoorbeeld in de vorm van verdieping en verbreding van kanalen, zoals recent in Noord-Brabant, bieden nieuwe mogelijkheden voor de inzet van grotere schepen, die ten opzichte van kleine schepen kostprijsvoordelen kunnen bieden.
Gezien het geleidelijke karakter van de verschuivingen in de vlootsamenstelling zie ik geen rechtstreeks verband met de invoering van de technische overgangsbepalingen van de CCR.
Het aantal kleine schepen is in Nederland het afgelopen decennium geleidelijk afgenomen, terwijl juist het aantal grote schepen fors is toegenomen. In vergelijking met omringende landen, met name België en Frankrijk, is de afname van het aandeel kleine schepen in ons land beperkt

geweest. Tegen deze achtergrond onderschrijf ik de zorgen van de vragenstellers niet.
Wat betreft het bevorderen van de inzet van kleine schepen in het goederentransport heeft de overheid een voorwaardenscheppende rol. Provincies en gemeenten onderhouden en beheren de infrastructuur op kleinere vaarwegen. Ik acht het mijn taak om zo veel als mogelijk belemmeringen in regelgeving voor de introductie van nieuwe kleine schepen weg te nemen. Bij de ontwikkeling van nieuwe regelgeving op het gebied van verduurzaming van de binnenvaartvloot alsook de bemanningssamenstelling van binnenvaartschepen zal ik de specifieke kenmerken van kleine schepen meenemen. Het detecteren van marktkansen en het investeren in nieuwe kleine schepen is naar mijn oordeel een zaak van marktpartijen.

De leden van de VVD-fractie, de leden van de SP-fractie en de leden van de CDA-fractie vragen naar mijn visie op het Zwartboek van de Algemeene Schippers Vereeniging en de maatregelen die naar aanleiding hiervan worden genomen.

Ik heb nota genomen van het zwartboek. Veel van de beschreven praktijkervaringen zijn te herleiden tot het feit dat de regelgeving door haar complexiteit soms lastig te doorgronden is voor de schipper. Daarnaast zijn er klachten over de wijze waarop bij de certificering van de schepen deze regels worden geïnterpreteerd.
Over mijn inzet in de CCR aangaande regels die als onnodig, ongewenst of onduidelijk worden ervaren, heb ik u eerder geïnformeerd met mijn antwoorden op de vragen over motie Smaling /De Boer.
Bij vragen over regelgeving kan altijd contact opgenomen worden met de Inspectie Leefomgeving en Transport. De gevallen waarin volgens het zwartboek de interpretatie van de regelgeving niet eenduidig wordt toegepast door de verschillende certificerende instellingen, zal de Inspectie Leefomgeving en Transport bespreken in het periodiek overleg met de certificerende instanties. Op deze wijze wordt zorg gedragen voor eenduidige interpretatie van de regelgeving bij de certificering. Over de details zal de Inspectie Leefomgeving en Transport de Algemeene Schippers Vereeniging separaat informeren.

Sluizen en bruggen

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben om als richtlijn uit te vaardigen dat bruggen pas bij windkracht 8 stoppen met draaien, tenzij er lokaal sprake is van gevaarlijke omstandigheden, en zo nee, waarom niet?

Ik ben daartoe niet bereid. Er is al voorzien in een richtlijn voor brugontwerp (NEN 6786), die leidt tot een zeer beperkt aantal dagen (0.5–3) dat de brug niet kan draaien bij Beaufort 8 en hoger, zoals vermeld in paragraaf 5.6.8 en tabel 39 van de Richtlijnen Vaarwegen. De NEN-norm 6786 is uit 2001. Bruggen die voor 2001 zijn gebouwd, zijn gebouwd volgens de oude norm, de VOBB 1965. Op basis van deze norm was er geen verband tussen de maximale windsnelheid en het bewegingswerk. Als deze oude bruggen ook tot Beaufort 8 zouden moeten kunnen draaien, zullen in veel gevallen de bewegingswerken vervangen moeten worden en de brugconstructie versterkt moeten worden.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben om de maatregel dat bij bruggen over het Prinses Margrietkanaal en het Van Starkenborghkanaal niet sneller mag worden gevaren dan 6 kilometer per uur, terug te draaien, en zo nee, waarom niet? Zij vragen voorts of ik bereid om hier nader te kijken naar schepen die goed, beter en of slechter manoeuvreerbaar zijn en alleen beperkingen op te leggen aan die schepen die

door hun aard of omstandigheden slechter bestuurbaar zijn, en zo nee, waarom niet?

De beperking van de vaarsnelheid naar 6 kilometer per uur is van toepassing op 4 van de 9 bruggen over het Prinses Margrietkanaal. Dit in verband met de smalle doorvaartbreedte (12 meter) van het beweegbare gedeelte van deze 4 bruggen. Koninklijke Schuttevaer heeft een beroepschrift ingediend op het verkeersbesluit onder andere ten aanzien van de beperking van de vaarsnelheid op de vaarweg in relatie tot de beperking van de impact op de manoeuvreerbaarheid van schepen. Om die reden heeft Rijkswaterstaat met Koninklijke Schuttevaer een proefvaart gehouden. Op basis van de uitkomsten daarvan wordt de ingestelde vaarsnelheid herijkt. Uitgangspunt is dat de manoeuvreerbaarheid verbetert en de schade bij een mogelijke aanvaring beperkt.
Er is sprake van slechts 4 snelheidsbeperkingen op het prinses Margrietkanaal (bruggen: Spannenburg, Uitwellingerga, Oude Schouw en Kootstertille). Uiteraard wordt naar alle scheepvaartklassen gekeken bij herijking van de vaarsnelheid op deze locaties. Op basis van de herijking zal blijken of er noodzaak is voor differentiatie en of dit tot de mogelijkheden behoort.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe ik de motie-De Boer/Jacobi (Kamerstuk 34 000 A, nr. 24) kan inpassen in mijn overleg met de provincies. Zij vragen in dit verband in het bijzonder of ik bereid ben om te zoeken naar een betere afstemming van de bedieningstijden van sluizen en bruggen zodat de binnenvaart geen onnodige vertraging oploopt, bijvoorbeeld op het traject Lemmer–Delfzijl.

Ik heb met de regio's maatwerkafspraken gemaakt om per 1 januari 2015 te starten met de versoberde bedieningsregimes. Dat loopt goed. Ik heb ook met de regio's afgesproken te werken aan een «Toekomstperspectief Robuust Bedienen» voor de bediening op de vaarwegen in de verdere toekomst. Op basis van de gesprekken met de regio's maak ik een interne leidraad om te zoeken naar gezamenlijke oplossingen voor de toekomst. Ik zal hierover met de regio's in gesprek gaan en de binnenvaartsector en logistieke partijen bij de verdere uitwerking om advies vragen. Verdere samenwerking met andere partijen is één van de opties om de bediening te optimaliseren.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de stand van zaken wat betreft de herziening van de sluisbediening en verzoeken mij een overzicht te verstrekken van de overeengekomen dienstverlening in de verschillende regio's.

Ik heb in 2014 samen met de verschillende regio's gewerkt naar het concreet maken van de maatwerkoplossingen. Per 1 januari 2015 is de versoberde bediening in werking getreden. De situatie houd ik zorgvuldig in de gaten. Ik heb uw Kamer beloofd om zodra de maatwerkoplossing niet werkt, opnieuw met de regio in gesprek te gaan.
De stand van zaken per gebied is als bijlage opgenomen[3].

De leden van de SP-fractie vragen een overzicht van de dichtligtijden van alle sluizen vergeleken met de dichtligtijden van vijf jaar geleden.

De bediening van bruggen en sluizen is maatwerk. Ik weeg de inzet van bedienpersoneel zorgvuldig af ten opzichte van de vraag van de vaarweggebruikers. Indien de vraag toeneemt, gaat Rijkswaterstaat in gesprek met de regio. In de beslissing omtrent bediening streef ik naar een zo hoog

[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

mogelijke beschikbaarheid. Ik maak hierover jaarlijkse prestatieafspraken met Rijkswaterstaat. Onderstaand overzicht laat zien dat de prestatie van het netwerk in de periode 2009–2014 verbeterd is.

	Uren stremming in 2009	**Uren stremming in 2014**
Hoofdtransportassen	8.458	4.745
Hoofdvaarwegen	9.321	7.805
Overige vaarwegen	1.668	1.196

De leden van de SP-fractie vragen welke besparing het op afstand bedienen van de sluizen tot nu toe heeft opgeleverd en hoe de veiligheid daarbij wordt gegarandeerd.

Het op afstand bedienen van bruggen en sluizen is een continu proces dat al geruime tijd loopt. De bruggen en sluizen die geschikt zijn voor bedienen op afstand worden, mits het binnen de geldende kaders valt, aangesloten. Hiermee kan met minder inzet van personeel maximale service worden geleverd. Randvoorwaarde is de veiligheid. Met bediening op afstand wordt de veiligheid bij bedienen vergroot. Zeker op objecten waar maar in beperkte mate scheepvaart passeert, is het voor de werkbelasting van de operator beter om meerdere objecten te bedienen zodat er een meer constante werkbelasting ontstaat. De kans op fouten neemt hierdoor af. De technische veiligheidseisen voor de afstandsbediening zijn van een hoog niveau en de bedienaars moeten aan gestelde opleidingseisen voldoen. Daarnaast monitor ik continu of de bediening op afstand veilig verloopt.

De leden van de CDA-fractie vragen of ik bij nieuwe storingen kans zie om het contact met de sector beter vorm te geven.

Het contact met de scheepvaart verloopt reeds op efficiënte en effectieve wijze. Wanneer bijvoorbeeld iets verandert in de bedieningstijden van bruggen en sluizen of er stremmingen optreden, wordt de sector hierover binnen korte tijd geïnformeerd. Door deze actuele scheepvaartberichtgeving[4] kunnen schippers kiezen voor het meest efficiënte traject. Daarnaast vindt periodiek, regulier overleg plaats tussen brancheorganisaties en Rijkswaterstaat. In deze overleggen worden structurele problemen met gevolgen voor de scheepvaart naar voren gebracht.

De leden van de CDA-fractie vragen of de wachttijden voor sluizen toegenomen zijn en zo ja, wat hiervan de oorzaak is.

Vanuit het voorlopige overzicht van de passeertijden bij sluizen blijkt landelijk geen toename van wachttijden. De passeertijden binnen de gestelde norm bij de sluizen op het landelijk vaarwegennet zijn vrij stabiel en de afgelopen jaren grotendeels verbeterd.

	Prestatie 2010	**Prestatie 2011**	**Prestatie 2012**	**Prestatie 2013**	**Prestatie 2014**
Hoofdtransportassen	68%	67%	68%	69%	70%
Hoofdvaarwegen	81%	79%	78%	80%	79%
Overige vaarwegen	88%	92%	93%	92%	92%

[4] Deze berichten heten ook wel «Berichten aan de scheepvaart» of BAS-berichten.

De leden van de SGP-fractie vragen of ik kan garanderen dat door de voorgestelde versoberingen per 1 januari 2015 op bedieningsregimes nergens in het rijksvaarwegennet situaties ontstaan die leiden tot een onbetrouwbare binnenvaart, waardoor lading van water teruggaat naar de weg.

Rijkswaterstaat voert een zo hoog mogelijk serviceniveau in waarbij rekening wordt gehouden met de belangrijkste economische achterlandgebieden. Om die reden ben ik in overleg gegaan met decentrale overheden en bedrijfsleven om te zien of ik met maatwerkafspraken tot een goede invulling kon komen. Rijkswaterstaat wil betrouwbare reistijden leveren en de wachttijden zo laag mogelijk houden. Indien de wachttijden te ver oplopen, gaat Rijkswaterstaat opnieuw in gesprek met de regio.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben om met de provincie Overijssel te kijken naar het terugdraaien van de aangepaste bedieningstijden in Twente en de Kop van Overijssel. De leden van de CDA-fractie vragen wanneer er overeenstemming is over de bediening van de sluizen in de kanalen in Twente.

Het Rijk heeft een al ingeboekte taakstelling van 17,5% op uitvoerende taken zoals bediening. Ik kan en wil deze niet verschuiven. Van deze 17,5% wordt 10% door efficiencymaatregelen ingevuld. Dat heeft geen effect op de dienstverlening. De overige 7,5% wordt ingevuld door te versoberen. Via regionale maatwerkafspraken probeer ik negatieve effecten van de versobering voor de scheepvaart te minimaliseren. Voor de Kop van Overijssel is hierover een tijdelijk akkoord bereikt, dankzij een financiële bijdrage uit de regio. Voor de Twentekanalen wordt gezamenlijk met de regio naar optimalisaties gezocht. Het Rijk heeft altijd de optie voor regionale medefinanciering open gehouden. Dit heeft ook in Limburg en Noord-Brabant tot constructieve afspraken geleid.

De leden van de SGP-fractie vragen of er al overeenstemming is tussen Rijk en de provincie Overijssel over een gezamenlijke pool van bedienend personeel van kunstwerken.

Deze pool van bedienend personeel is geen maatregel die op korte termijn de versobering in de kop van Overijssel kan wegnemen. Het Rijk heeft inmiddels samen met de samenwerkende regio (provincie Drenthe, provincie Overijssel en regio Zwolle-Kampen-Meppel) een akkoord bereikt om de versobering op bediening tot 1 juli 2015 uit te stellen. Dit is mogelijk geworden door een financiering vanuit de regio. Dit is in lijn met de motie De Boer/Jacobi. Op basis van een gezamenlijk onderzoek naar de toekomstige bediening zullen Rijk en regio een besluit nemen over de situatie na 1 juli 2015.

Afval

Met betrekking tot de huisvuilproblematiek in de binnenvaart vragen de leden van de VVD-fractie hoe het staat met de huisvuilproblematiek in de binnenvaart en hoeveel abonnementen voor de afgifte van «overig scheepsbedrijfsafval» er sinds juni 2014 bijgekomen zijn. Voorts vragen zij hoe Rijkswaterstaat de afvalinzamelingsregeling na een jaar ervaart. Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie of de Vereniging van Nederlandse Gemeenten inmiddels bezig is met de huisvuilproblematiek.

Er zijn nu circa 400 abonnementen afgesloten, een stijging van circa 100 sinds juni 2014. Zwerfafval en illegaal gedumpt afval komen nog maar beperkt voor. Kennelijk hebben veel schippers alternatieve plekken

gevonden om hun afval af te geven. Ik wil het systeem langer de kans geven om te stabiliseren. Om deze reden blijven de abonnementstarieven in 2015 gelijk. Tijdens het algemeen overleg Scheepvaart op 10 juni jl. heb ik toegezegd het systeem na twee jaar te evalueren. Ik heb toen bovendien ruimte gegeven aan de sector om met een alternatief betaald inzamelsysteem te komen. Tot op heden hebben mij geen voorstellen bereikt. Ik blijf bereid om alternatieven in overweging te nemen.
De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft naar aanleiding van een verzoek van de brancheorganisatie BLN-Koninklijke Schuttevaer de mogelijkheden bekeken van een koppeling met de ophaal van huisvuil bij gemeenten. Op basis van de uitkomsten van deze verkenning concludeert de VNG dat gemeenten op dit moment geen alternatief kunnen bieden voor het abonnementensysteem van Rijkswaterstaat/ Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart voor de inzameling van scheepsafvalstoffen van de binnenvaart. Voor BLN-Koninklijke Schuttevaer is dit aanleiding om de mogelijkheden te verkennen voor een gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de afvalstoffenheffing in de gemeenten waarin binnenvaartondernemers zijn ingeschreven.

Wat betreft de opslag van € 7,50 per kubieke meter zoals berekend bij het tanken van olie ingevolge het CDNI (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart) vragen de leden van de VVD-fractie hoeveel geld er nu in «de pot» zit en waaraan deze middelen worden besteed. De leden van de VVD-fractie vragen voorts of ik bereid ben om de hoogte van de heffing opnieuw te bekijken in verband met de opbrengsten van recycling van afval en of ik bereid ben het CDNI in dit licht te evalueren. Verder vragen zij of het klopt dat de binnenvaartbranche steeds minder afval produceert?

De genoemde € 7,50 wordt besteed aan de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval van binnenvaartschepen, zoals bilgewater, schroefasvet, afgewerkte olie, en vast oliehoudend afval (bijvoorbeeld poetslappen). Het bedrag van € 7,50 is gelijk voor alle verdragslanden en de opbrengsten en kosten worden tussen de landen verevend volgens een in het Scheepsafvalstoffenverdrag opgenomen formule.
Ik ben van mening dat de inname en verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval zo goedkoop mogelijk moet gebeuren. In Nederland is dat gewaarborgd doordat de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB), dat als Nationaal Instituut van het CDNI voor de inname en verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval verantwoordelijk is, het inzamelen- en verwijderen aanbesteedt. Zo kan het bedrijf met de meest gunstigste prijsstelling voor de inname- en de verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval worden gecontracteerd.
Daarnaast wordt door SAB van sommige inzamelaars voor afgewerkte olie geld terug ontvangen, dat in mindering wordt gebracht op de totale kosten voor de inname en verwijdering.
Tijdens de vergaderingen van de verdragslanden van het CDNI, heb ik de kosten- efficiëntie van het inname- en verwijderingssysteem van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en de transparantie daarvan in alle verdragslanden steeds benadrukt. Dit heeft er mede toe geleid dat besloten is om dit jaar een benchmarking/evaluatie van dit inname- en verwijderingssysteem te starten.
Ik verwacht dat de resultaten van deze benchmarking/evaluatie in het begin van 2016 beschikbaar zijn. Of dit vervolgens ook kan leiden tot verlaging van de huidige verwijderingsbijdrage van € 7,50 per 1.000 liter getankte gasolie moet worden afgewacht.

De verwijderingsbijdrage van € 7,50 is met ingang van januari 2011 ingevoerd. De trend is dat de kosten voor- inname en verwijdering stijgen door toegenomen arbeidskosten, maar ook doordat het inname- en verwijderingssysteem in Duitsland en België nog moest worden vervolmaakt om aan de eisen van de gebruikers ervan te voldoen.
Zo was in eerste instantie de verwachting dat de verwijderingsbijdrage de komende 4 à 5 jaar met enkele dubbeltjes zou kunnen worden verlaagd, en dat zo de reserve van de gezamenlijke verdragslanden – nu ongeveer € 3 miljoen – zou kunnen worden afgebouwd. Voorzien wordt echter dat dan na genoemde periode de verwijderingsbijdrage weer substantieel moet worden verhoogd. Dit wordt onwenselijk geacht, niet in de laatste plaats door het bedrijfsleven. Daarom is tijdens de vergadering van de verdragslanden afgelopen december besloten om de verwijderingsbijdrage de komende periode niet te verlagen en zo de kostenverhogingen op te vangen. De genoemde reserve wordt op deze wijze afgebouwd.
Uit de cijfers over de periode 2011 t/m 2013 blijkt dat de binnenvaartbranche niet of nauwelijks minder afval produceert. De definitieve cijfers over 2014 zijn nog niet bekend, maar zover nu valt te overzien was er in 2014 geen sprake van een sterke daling van de hoeveelheden afgegeven olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

Over de afvalinzameling bij de Volkeraksluizen vragen de leden van de VVD-fractie waarom geen overleg gevoerd is met de brancheorganisatie inzake sluiting van de hier gelegen servicekade. Verder vragen zij of ik wil bezien of hier weer een servicekade kan komen, en zo nee, waarom niet. In dit verband vragen zij of ik ermee bekend ben dat de binnenvaartsector deze mogelijkheid handiger vond? Vragen van de leden van de VVD-fractie zijn voorts waarom is overgegaan tot inzameling op afroep per boot, waarom de vergunning hiervoor aan één bedrijf gegund is en of meerdere bedrijven kunnen worden ingeschakeld om dit afval in te zamelen en zo nee, waarom niet?

Zoals ook gemeld in het nota-overleg MIRT op 24 november jl. (Kamerstuk 34 000 A, nr. 50), was de eis in de milieuvergunning dat de vloer van de servicekade vloeistofdicht zou zijn. In de afgelopen jaren zijn regelmatig verzakkingen en scheuren ontstaan, die vanwege de eis uit de vergunning, direct hersteld dienden te worden. Huidige situatie is dat de vergunning is verlopen, dat de staat van de kade niet goed is en dat de herstelkosten hoog zijn, circa € 1,5 miljoen. Vanwege de wens om de Volkeraksluizen als inzamellocatie te continueren is hierop de afweging gemaakt om de kade niet te herstellen maar de inzameling uit te voeren via een milieuboot. Naar mijn opvatting gaat het hier niet om het opheffen van een inzamellocatie, maar om een wijziging in het netwerk. Omdat het serviceniveau gehandhaafd is, acht ik dit een passende oplossing. Er zijn zelfs schippers die het makkelijk vinden dat de milieuboot langszij komt, zodat zij niet hoeven aanleggen. Bovendien kan de milieuboot ook bilgewater innemen, wat op de servicekade niet mogelijk was. Zowel bij Rijkswaterstaat als bij de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart zijn nauwelijks klachten/vragen binnengekomen over de sluiting van het depot. Het aantal handelingen op de milieuboot is – gebaseerd op de maand november – gelijk gebleven ten opzichte van het aantal handelingen op het depot voorheen. De hoeveelheden afval die worden afgegeven liggen op sommige stromen hoger. De servicekade blijft overigens in gebruik als calamiteitensteiger en afzetplaats voor auto's. Voor deze functies is geen herstel van de kade nodig.
Het inschakelen van meerdere bedrijven op deze locatie om het afval te laten inzamelen zou het proces duurder maken. De kosten bestaan uit een vast deel voor schip en bemanning en een variabel deel voor de werkelijke afvalstroom. Bij meerdere bedrijven zouden de vaste kosten omhoog gaan.

De leden van de SP-fractie vragen naar de stand van zaken in verband met het afsluiten van huisvuilabonnementen. Verder vragen zij welk beleid gevoerd wordt bij de aanwijzing van de locaties voor inzameling van huisvuil. Tenslotte vragen zij wie verantwoordelijk is voor de kosten van het schoonmaken van vaarwegen in het geval huisvuil in het water belandt.

Op verzoek van de brancheorganisaties in de binnenvaart zijn op tien locaties bakken geplaatst om gescheiden glas en plastic af te geven. Ook hierbij is een afweging gemaakt tussen kosten en een voldoende dekkend netwerk. Schippers kunnen ook gebruik maken van andere mogelijkheden om afval af te geven, bijvoorbeeld in gemeenten. Ook de pleziervaart is geïnformeerd over het nieuwe systeem. Afgelopen zomer – toen het systeem ook al in werking was – hebben zich geen noemenswaardige problemen voorgedaan.
Dat huisvuil in het water belandt is wat mij betreft onacceptabel. De binnenvaart moet nu, net als iedere andere bedrijfssector in Nederland, betalen voor de inzameling van zijn afval. Dat kan en mag geen reden zijn voor de sector om afval ergens te dumpen.
In het nieuwe systeem kan het voorkomen dat schippers langer met hun huisvuil moeten rondvaren dan zij gewend waren. Die nieuwe situatie kan door sommigen als onprettig worden ervaren. Niettemin wil ik de medewerking vragen van schippers om zwerfvuil en illegale afvaldumping te voorkomen, vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de bescherming van het milieu. Rijkswaterstaat blijft uiteraard verantwoordelijk voor het schoonhouden van de Rijkswateren.

Bureau Voorlichting Binnenvaart

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de subsidie voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart is stopgezet, en welke afspraken hierover gemaakt zijn. De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre ik van mening ben dat het Bureau Voorlichting Binnenvaart een belangrijke rol speelt in het stimuleren van de binnenvaart en daarmee ook bijdraagt aan de «modal shift» van wegtransport naar vervoer over water. Deze leden vragen zich af welke positieve effecten het zou hebben voor de sector als het Bureau Voorlichting Binnenvaart meer slagkracht zou hebben en vragen of ik heb overwogen om dit Bureau extra te ondersteunen door middel van subsidie, zoals tot een paar jaar geleden nog het geval was.

Overeenkomstig de regeerakkoorden van afgelopen kabinetten zijn over een brede linie bezuinigingen op subsidies doorgevoerd. Dit heeft ook gevolgen gehad voor het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB). De toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 2008 al besloten tot beëindiging van de subsidie aan BVB per 1 januari 2010. Op aandringen van het bedrijfsleven is dit gewijzigd in een afbouwperiode tot 2013. Tijdens de begrotingsbehandeling 2010 besloot de Staatssecretaris, na een verzoek van de Tweede Kamer, de subsidie aan BVB de laatste drie jaar (1 januari 2010 tot 1 januari 2013) alsnog op peil te houden en niet af te bouwen. In lijn met het kabinetsbeleid zijn per 1 januari 2013 ook de subsidies voor gelijksoortige instellingen, zoals Voorlichtingsbureau Rail Cargo en Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping, beëindigd.
De succesverhalen waarbij BVB een grote rol heeft gespeeld zijn bij mij bekend. Zo zijn vele vrachtwagenritten bij onder meer Aviko, Heinz, Bavaria, Huntsman, Claessen Transport en Mars Nederland vervangen door de binnenvaart. Grotere hoeveelheden goederenstromen kunnen door de ruime beschikbare capaciteit in de binnenvaart worden opgevangen. Dit draagt bij aan een beter imago van de binnenvaartsector, die flexibele, goedkopere en milieuvriendelijke oplossingen aan grotere goederenstromen kan bieden.

Overig

De leden van de VVD-fractie hebben de vraag gesteld wat de stand van zaken is inzake het Europese Binnenvaartfonds, in de gestelde vragen aangeduid als het Europese sloopfonds. Voorts vragen zij of het klopt dat dit fonds alleen kan worden ingezet voor scholing en duurzaamheid. De leden van de VVD-fractie vragen verder of ik de bezwaren hiertegen van schippers op kleine schepen ken en of een uitzonderingsbepaling voor schepen onder de 50 meter kan worden opgenomen in die zin, dat die in aanmerking komen voor een bijdrage als ze uit de vaart worden genomen. Daarnaast vragen zij of ik de Minister de bezwaren ken van ondernemers die hebben bijgedragen aan het fonds en hoe ik deze bezwaren beoordeel. Laatste vraag hierbij is of de mogelijkheid onderzocht zou kunnen worden om de eigenaar van een schip te laten kiezen in deze, en zo nee, waarom niet.

In 2013 heeft de EC een voorstel uitgebracht om de aanwending van de in het kader van Verordening (EC) No 718/1999 beschikbare middelen, zoals opgenomen in het Europese Binnenvaartfonds, ook wel reservefonds genoemd, te verbreden. Dit voorstel is overgenomen door het Europees parlement en de Raad. In Artikel 8 van de gewijzigde Verordening is een lijst van maatregelen opgenomen waarvoor de middelen in beginsel in te zetten zijn. Behalve bevordering van opleiding en verduurzaming, zijn onder meer ook maatregelen ter verbetering van arbeidsomstandigheden en veiligheid en verhoging van de organisatiegraad in de sector mogelijk. Volgens Artikel 3, Lid 5 van de Verordening kan het reservefonds worden gebruikt voor maatregelen op Europees niveau indien de organisaties die de binnenvaart vertegenwoordigen dit unaniem vragen. De EC ziet de brancheorganisaties ESO en EBU als vertegenwoordiger van de binnenvaartsector op Europees niveau. De aanwending van het Europese Binnenvaartfonds vormt op dit moment onderwerp van overleg tussen de EC en deze partijen. ESO en EBU bereiden nu gezamenlijke voorstellen voor over de inzet van de middelen.
Omdat de middelen in het Europese Binnenvaartfonds beperkt zijn, zullen ESO en EBU in hun voorstellen noodzakelijk prioriteiten aanbrengen. Naar mijn verwachting zal de verduurzaming van de vloot hiertoe behoren vanwege de cruciale betekenis hiervan voor de toekomstige positie van de binnenvaart in de logistieke keten.
Mij is bekend dat schippers op kleine schepen of andere individuele ondernemers eigen ideeën hebben over de inzet van de reservefondsen. Voor deze partijen staat de mogelijkheid open om voorstellen in te brengen bij de ESO en EBU, die zoals gemeld als overlegpartner voor de EC fungeren. Dit geldt ook voor ideeën over uitzonderingsbepalingen of keuzemogelijkheden.

De leden van de VVD-fractie vragen of er al plannen zijn binnen de binnenvaartsector voor een kredietunie of eventueel crowd funding. Voorts vragen zij of dit geschikt kan zijn voor de binnenvaartsector en welke mogelijkheden hiervoor zijn.

In 2014 heeft BLN-Koninklijke Schuttevaer onderzoek gedaan naar de wenselijkheid en haalbaarheid van een kredietunie voor de binnenvaart. De uitkomsten van het onderzoek zijn aanleiding geweest tot de oprichting van de Binnenvaart Kredietunie Nederland (BKN).
Mij zijn enkele voorbeelden bekend van toepassing van *crowd funding* voor innovatie van schepen. Initiatieven op dit gebied beschouw ik als een verantwoordelijkheid van private partijen.
Mijn ministerie heeft hierin geen rol. Ik onthoud mij derhalve van uitspraken over toepasbaarheid of mogelijkheden voor de binnenvaartsector.

Over de losverklaring die ontvangers van lading aan binnenvaartondernemers afgeven vragen de leden van de VVD-fractie of het klopt dat binnenvaartondernemers boetes krijgen voor ontvangen verouderde modellen. Verder vragen zij wat het doel is van de losverklaring en of deze niet onnodige administratieve lasten oplevert.

Sinds 1 januari 2014 zijn er nieuwe modellen voor de losverklaring, onderscheiden naar droge en vloeibare lading. De oude losverklaringen (model 2010) konden tot en met 31 december 2014 worden gebruikt en kunnen nog tot en met 30 juni 2015 worden overgelegd als bewijs. Dat er boetes zouden worden uitgedeeld is mij niet bekend, en zou, gezien de bovengenoemde termijnen, ook niet kunnen. Als schippers problemen ondervinden met de losverklaring of de reiniging van het schip door de ladingontvanger, kunnen zij een melding doen bij het Meld- en Informatiepunt voor het Scheepsafvalstoffenverdrag, gesitueerd bij het Havenbedrijf Rotterdam. Bij controle wordt dan rekening gehouden met het feit dat zij een melding hebben gemaakt.
Het doel van de losverklaring is dat de schipper kan bewijzen dat zijn schip na het laatste vervoer weer schoon is opgeleverd en geschikt is om andere lading te vervoeren zonder dat deze andere lading wordt vervuild door resten van de vorige. Het is daarmee een belangrijk document voor de schipper om bij een verlader te kunnen aantonen dat hij deze lading veilig kan vervoeren en een bewijsstuk waarbij hij aan controleurs en inspecteurs kan laten zien dat hij voldoet aan de verplichtingen van het Scheepsafvalstoffenverdrag. Administratieve belasting is er vooral voor de ontvanger van de lading die de losverklaring moet afgeven, maar deze heeft dan ook een belangrijke rol te vervullen in het correct behandelen van ladingresten. Gezien het doel van de losverklaring is deze zeker niet onnodig administratief belastend.

Wat betreft het Automatische Identificatiesysteem (AIS) vragen de leden van de VVD-fractie of ik bereid ben om soepel om te gaan met de verplichting om een goed functionerend AIS aan boord te hebben en de termijn van 48 uur te verlengen naar een week omdat schippers niet altijd in de gelegenheid zijn hun AIS snel te repareren. Zij vragen verder of schepen met een defect AIS onmiddellijk moeten stoppen met varen, en of overwogen kan worden te volstaan met een vaarverbod voor schepen met een kapot AIS bij mist of ander zwaar weer en zo nee, waarom niet? Tenslotte vragen de leden van de VVD-fractie waarom veerdiensten en passagiersdiensten uitgezonderd zijn AIS-verplichtingen.

Naar mijn oordeel is de regelgeving voor AIS goed uitvoerbaar. De termijn van 48 uur is vastgesteld in de CCR. Daarbij is afgesproken om de komende twee jaar te evalueren of deze 48 uur in de praktijk tot een probleem leidt. Deze 48 uur is te beschouwen als een milde eis. Bijvoorbeeld bij het uitvallen van de boordradar tijdens slecht zicht, moet onmiddellijk de vaart worden onderbroken. Schepen met een defect AIS hoeven niet meteen te stoppen met varen, maar hebben een periode van maximaal 48 uur om deze te laten repareren. Schepen met een defect AIS moeten zich regelmatig melden via de marifoon.
Het is niet opportuun om te overwegen of volstaan kan worden met een vaarverbod voor schepen met een defect AIS bij mist of ander zwaar weer. Bij mist of slecht zicht mag een schip alleen varen indien deze een radar aan boord heeft. Om te kunnen varen is een AIS niet nodig. Het AIS wordt gebruikt om tijdig geïnformeerd te zijn over de overige vaart op een langere afstand van 5 à 10 km. Daardoor kan beter worden geanticipeerd in onoverzichtelijke situaties wat tot een veiliger verkeersafwikkeling leidt. Bij het uitvallen van een AIS dient het schip zich regelmatig per marifoon te melden, waardoor tijdelijk een alternatieve methode wordt gebruikt om de aanwezigheid van het schip vroegtijdig te kunnen onderkennen. Op

deze wijze ontstaat er ook bij slecht zicht geen gevaarlijke situatie bij de uitval van AIS op een enkel schip.
Veerdiensten en passagiersschepen zijn niet uitgezonderd omdat deze net als alle andere schepen onderdeel zijn van het scheepvaartverkeer. Alle schepen dienen over en weer zichtbaar te zijn via het AIS-systeem.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt het dat er ligplaatsen zijn aangelegd bij Zutphen waar schippers niet van boord kunnen komen omdat de meerpalen te ver van de wal staan, en zo ja, hoe heeft dit kunnen gebeuren? Verder vragen zij of hiermee in de toekomst meer rekening gehouden wordt bij de aanleg van nieuwe ligplaatsen.

Er zijn door Rijkswaterstaat geen nieuwe ligplaatsen bij Zutphen gerealiseerd. Rijkswaterstaat streeft naar een sober en doelmatig voorzieningenniveau van de ligplaatsen. Daarom worden niet alle ligplaatsen met het volledige serviceniveau uitgerust. De schipper die slechts wil rusten in verband met de vaar- en rusttijdenwet kan van een voorziening zonder afloopmogelijkheid gebruik maken. De schipper die aan wal wil gaan, kan een ligplaats met afloopvoorzieningen kiezen. Niet alle ligplaatsen hebben hetzelfde serviceniveau nodig. De ligplaatsen blijven uiteraard voldoen aan de veiligheidseisen en de wet- en regelgeving.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de dekking door zendmasten nog niet is geregeld, en zo ja, wanneer ik actie zal ondernemen.

De delen van de vaarwegen waar sprake moet zijn van marifoondekking door Rijkswaterstaat zijn vastgelegd in de relevante regelingen en bekendmakingen (zoals de Regeling communicatie Rijksbinnenwateren) of gemarkeerd met verkeerstekens, waarbij is aangegeven dat er een verplichting is om gebruik te maken van marifoon. Rijkswaterstaat is in de voornoemde gebieden goed bereikbaar per marifoon en heeft het beheer en onderhoud hierop afgestemd. Mij is geen breed probleem met de dekking van zendmasten bekend.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben te onderzoeken of vernieuwing van opleidingseisen voor de binnenvaart mogelijk is, bijvoorbeeld het verkorten van de matrozenopleiding en het vergemakkelijken van de overgang vanuit de zeevaart. Verder vragen zij of ik in dit verband ook bereid ben om met de sector overleg te hebben over de introductie van snuffelstages.

Zowel in de CCR als in EU verband werk ik momenteel aan modernisering, flexibilisering en uniformering van de opleidingseisen voor de bemanning van binnenvaartschepen. Het is de bedoeling deze op een zo *«lean and mean»* mogelijke wijze, meer te richten op wat er nu van de bemanning in de binnenvaart wordt gevraagd wat betreft professionaliteit en inzetbaarheid, met behoud van de (scheepvaart)veiligheid en met oog voor de gezondheid van de werknemers. Het verlagen van de drempel om als bemanningslid aan boord van een binnenschip te werken maakt hiervan onderdeel uit. Dit betreft zowel degenen die al elders nautische ervaring hebben opgedaan – bijvoorbeeld in de zeevaart of de visvaart – als degenen die nog geen nautische ervaring hebben opgedaan.
Wat betreft het verlagen van de drempels voor toetreding tot de professie, richt ik mij op het introduceren van praktijkexamens. Zo kan de vaartijd worden verminderd voor het verkrijgen van de beroepskwalificatie matroos voor zij-instromers. Voor schipper kan dit ook, mede door het gebruik van vaarsimulatoren bij het examen. In Nederland is het inmiddels mogelijk deze praktijkexamens af te leggen. De daarbij opgedane ervaring wordt door mij ingebracht in de ontwikkelingen die op

dit moment zowel in de CCR als de EU met betrekking tot de modernisering en uniformering van de beroepskwalificaties voor de bemanning van binnenvaartschepen gaande zijn.
Snuffelstages zoals die er in de zeevaart zijn om leerlingen aan te trekken en mee te laten varen aan boord van *tall ships* (15 jarigen) of zeeschepen (16 jaar en ouder) zijn er momenteel niet in de binnenvaart. Wel wordt er op ad hoc basis wel eens zoiets geregeld voor geïnteresseerden. Ik vind het een goed idee om in samenwerking met de binnenvaartbranche en de nautische scholen te bezien hoe daarvan structureel meer werk zou kunnen worden gemaakt.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik het voorstel van de Europese Commissie ken voor een richtlijn over de tenuitvoerlegging van de Europese Overeenkomst betreffende de regeling van bepaalde aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart die is gesloten door de Europese Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) (COM (2014) 452. Zij vragen verder of ik het eens ben met de opvatting dat deze richtlijn om redenen van uitvoerbaarheid en kosten van handhaving niet van toepassing moet worden op ondernemers en zelfstandigen zonder personeel in de binnenvaart?

Het genoemde voorstel is mij bekend. Vragen van leden van de VVD-fractie over de positie van zelfstandigen zonder personeel in dit kader zijn door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid mede in overleg met mij beantwoord per brief van 5 november 2014, Kamerstuk 21 501-31, nr. 356. Ik sta daar geheel achter.
Het voorstel voor deze richtlijn van de Europese Commissie aan de Raad is op 19 december 2014 met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen door de Raad van de Europese Gemeenschappen aangenomen (CM 5542/14 COR 1).

De leden van de VVD-fractie vragen welke havens kunnen worden toegevoegd aan TEN-T en als zodanig aanspraak maken op subsidie. Zij vragen of bijvoorbeeld Groningen Seaports en de havens in Den Helder en Vlissingen hiervoor in aanmerking komen.

Er staan in de huidige TEN-T verordening in totaal 54 binnenhavens (waarvan 8 kernbinnenhavens) en 12 zeehavens (waarvan 4 kernzeehavens) op het Nederlandse deel van het TEN netwerk. Bij de totstandkoming van de TEN verordening (2013) is afgesproken dat bij de evaluatie van de CEF/TEN

verordeningen, zoals gepland in 2016, wijzigingen aangebracht kunnen worden in de lijst van opgenomen havens. Op dit moment kan het toevoegen of afvoeren van zeehavens of binnenhavens (of de wijziging van hun status) daarom niet aan de orde zijn.
Groningen Seaports is op dit moment opgenomen als *«comprehensive»* zeehaven in het TEN-T netwerk, Vlissingen (Zeeland Seaports) als kernzeehaven/kernbinnenhaven en Den Helder als *«comprehensive»* binnenhaven. Deze havens kunnen nu dus al subsidieaanvragen indienen, mits deze voldoen aan de geldende TEN-T regelgeving. In de komende jaren zal moeten blijken of extra havens opgenomen moeten worden in het netwerk, of dat bepaalde havens aanspraak kunnen maken op een *«upgrade»* (van *«comprehensive»* naar *«core»* haven). Als hiervan vanwege een toegenomen beleidsmatig of economisch belang inderdaad sprake is, kan Nederland dit bij de genoemde evaluatie van het TEN-T beleid naar voren brengen. De Europese Commissie kan voorstellen van Nederland ter zake al dan niet honoreren.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik inzicht kan verschaffen in de ontwikkeling van het gebruik van walstroom in de binnenvaart. Zij vragen ook of het klopt dat in sommige havens op walstroom een milieutoeslag wordt geheven en of er andere aspecten zijn waardoor walstroom duurder wordt gemaakt.

Nederland dient de richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te implementeren. Hiertoe wordt binnen twee jaar een verplicht Beleidskader opgesteld, waarin (onder meer) voor de scheepvaart wordt onderbouwd op welke plaatsen LNG-tankpunten moeten komen en in welke havens walstroomvoorzieningen moeten worden gerealiseerd. Vraagtekort en disproportionaliteit zullen hierbij als criterium worden meegenomen. De komende periode vindt onderzoek plaats naar de behoefte aan walstroomvoorzieningen in de verschillende zee- en binnenhavens. Nederland wil over de criteria voor het wel of niet aanleggen van walstroomvoorzieningen overleg voeren met de buurlanden. In de binnenvaart is de ontwikkeling dat steeds meer havens walstroomvoorzieningen aanbieden. In sommige gevallen geldt een verplichting tot gebruik van walstroom vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.
Ook de tarieven voor walstroom en de te hanteren systemen, voor zowel de fysieke aansluiting als de betaalmethode, zal Nederland afstemmen met de buurlanden. Hiermee is te bereiken dat de «systeemkosten» voor walstroom tot een minimum beperkt worden.
Bij walstroom is geen sprake van een milieutoeslag, maar van energiebelasting. Op grond van EU-regelgeving geldt deze voor alle situaties waarin elektriciteit geleverd wordt.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom een stempel in het dienstboekje in Nederland duurder is dan in omringende landen. Zij vragen voorts wat hiervan precies de kosten zijn in Nederland, België en Duitsland?

De Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) is verantwoordelijk voor het plaatsen van een controle- of een functiestempel in het dienstboekje. Ik heb SAB met instemming van de schippersbranche ertoe verplicht om ook wat betreft het plaatsen van deze stempels in het dienstboekje kostendekkend te werken. Het tarief is daartoe sinds 2009 in stappen verhoogd. Het tarief wordt door mij op grond van de Binnenvaartwet (art. 51, tweede lid) vastgesteld en in de Staatscourant gepubliceerd, en bedraagt op dit moment
€ 16,36 (excl. BTW) voor het jaarlijks afstempelen van het dienstboekje of een verklaring van vaartijdtelling uit het dienstboekje. De hoogte van het tarief wordt mede bepaald door het door SAB verleende serviceniveau, zoals openingstijden. Daardoor is de hoogte van de SAB-tarieven moeilijk vergelijkbaar met die in België en Duitsland. SAB streeft waar mogelijk naar reductie van de kosten door middel van digitalisering. Zo kan het gebruik maken van de webshop van SAB sinds eind 2012/2013 een aanzienlijke kostenbesparing geven. SAB zal hierop begin dit jaar door middel van een flyer nog extra attenderen. Het tarief wordt in 2015 niet verhoogd.
De kosten in Duitsland voor het afstempelen van het dienstboekje zijn afhankelijk van het aantal te controleren pagina's (€ 1 per pagina) en bedragen minimaal € 5. In België kostte dit tot nu toe ongeveer € 13. De verantwoordelijkheid voor het plaatsen van stempels in het dienstboekje is echter onlangs overgeheveld van de Federale overheid naar het Vlaams Gewest. De kosten die het Vlaams Gewest in rekening gaat brengen zijn momenteel nog niet bekend. Terzijde merk ik op dat de kosten in Zwitserland ongeveer gelijk zijn aan die in Nederland.

De leden van de SGP-fractie vragen of ik kan aangeven hoe na ontstening van oevers van rivieren en de plaatselijke aanleg van nevengeulen de bevaarbaarheid, de veiligheid en de diepte van de vaargeulen voor scheepvaart op het bestaande niveau gegarandeerd worden.

Scheepvaartbelangen hebben een heldere plek gekregen in het Nationaal Waterplan en het Beheersplan voor de Rijkswateren. De in deze plannen neergelegde afspraken zijn erop gericht dat het onderhoud van de vaarweg voor de scheepvaart én voor de andere functies op orde blijft. Zo zal voor rivieringrepen en ontstening van oevers het veroorzakerprincipe worden toegepast. Met goede ontwerpen moeten negatieve effecten zo veel mogelijk voorkomen worden. Treden niettemin negatieve effecten op voor de scheepvaart, dan moeten deze door de initiatiefnemer worden gemitigeerd. Hierbij valt te denken aan frequenter baggeren. Omgekeerd geldt ook dat de effecten op natuur en water van ingrepen ten behoeve van de scheepvaart moeten worden gemitigeerd.
Het zal een voortdurende uitdaging zijn om alle rivierbelangen op evenwichtige wijze te behartigen. Klimaatverandering en andere natuurlijke veranderingen in het riviersysteem vormen opgaven die voor alle rivierfuncties consequenties zullen hebben. Ik zoek actief naar zogeheten koppelkansen: oplossingen die alle waterfuncties dienen. Een voorbeeld hiervan is de pilot langsdammen op de Waal die nu in het kader van Ruimte voor Rivier wordt uitgevoerd. Een ander voorbeeld zijn de ecologische maatregelen (onderdeel van de Kaderrichtlijn Water) in de Geldersche IJssel. De aanleg van natuurvriendelijke oevers en een aantal geulen zijn hier in intensieve samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de nautisch-technische vereniging Schuttevaer uitgewerkt. Hierdoor zijn (ook) de scheepvaartbelangen goed geborgd.

De leden van de SGP-fractie vragen of en in hoeverre de belangen van een veilige en vlotte scheepvaart geborgd zijn in het Deltaprogramma.

De binnenvaartsector is goed betrokken geweest bij het Deltaprogramma. De belangen van de binnenvaart zijn meegenomen in de brede afwegingen die in het kader van het Deltaprogramma gemaakt zijn. De oplossingsrichtingen met de grootste negatieve gevolgen voor de binnenvaart, zoals een sterke stijging van het peil van het IJsselmeer, zijn niet gekozen. De mogelijke negatieve consequenties van de wel gekozen oplossingen zijn beperkt en kunnen met name optreden op lange termijn. De belangen van de binnenvaart zullen ook bij besluiten over de maatregelen in het kader van het Deltaprogramma meewegen. Het gaat hierbij vooral om voldoende vaardiepte en doorvaarthoogte (containervaart).

Tot slot vragen de leden van de SGP-fractie of de berichtgeving in Schuttevaer van 15 november 2014 klopt dat de overheid de uitstoot van binnenschepen via internet zou mogen controleren, en of ik het voornemen heb deze weg op te gaan.

Het betreffende artikel in Schuttevaer van 15 november 2014 geeft een sfeerimpressie van de bijeenkomst «Van Groen naar Groener» op 4 november jl. en spreekt van «mogelijke brede steun» voor het aan boord meten en monitoren van de werkelijke uitstoot van binnenvaartmotoren. Een eerste verkennend gesprek hierover met sectorpartijen vindt begin 2015 plaats. Er is hier uitdrukkelijk sprake van een eigen initiatief van de sector om de emissies op vrijwillige basis te monitoren. Daarmee kunnen binnenvaartondernemers onder meer inzicht krijgen in het brandstofverbruik en de milieuprestatie van het schip.

Er bestaat nu geen wettelijke verplichting voor monitoring en het online beschikbaar stellen van de gegevens. Ik heb vooralsnog geen voornemens om op wettelijke gronden afdwingbare online-controles mogelijk te maken.